



# PROYECTO DE MEJORA A LA CARRETERA NORTE DE HOUSTON

## ÍNDICE DE MATERIAS



Audiencia Pública NHHIP – St. Pius X High School, mayo de 2017

- Progreso .....1**
- Cambios de Diseño .....2**
- Mejoras Peatones/  
Ciclistas .....3**
- Asistencia de  
Reubicación .....3**
- Ruido .....4**
- Calidad de Aire .....4**
- Inundación .....4**

### Progreso

El Departamento de Transporte de Texas (Texas Department of Transportation – TxDOT) está explorando y refinando alternativas para atender el crecimiento continuo que enfrenta el área de Houston mientras equilibra las necesidades de aquellos que utilizan la vía de tránsito, viven, o trabajan en la cuarta ciudad más grande de la nación. Por más de 10 años, hemos trabajado de manera diligente identificando una alternativa recomendada para proveer un corredor de transporte del I-45 North (Norte) más seguro con capacidad adicional para satisfacer la demanda actual y futura mediante incorporación de alternativas de tránsito, estrategias de demanda de viaje, y operaciones flexibles. Desde el 2011, hemos celebrado múltiples rondas de audiencias públicas para presentar opciones para el Proyecto de Mejora de la Carretera Norte de Houston (North Houston Highway Improvement Project – NHHIP) y obtener opinión directa concerniente a las alternativas más viables.

Una audiencia pública celebrada en mayo de 2017 y cuyos documentos fueron publicados en línea brindaron la oportunidades para revisar y comentar sobre la alternativa recomendada y mostrar el borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) (Environmental Impact Statement – EIS). Más de 460 personas hicieron comentarios sobre el Borrador EIS. Desde la audiencia, nos hemos reunido con más de 100 grupos comunitarios, dueños de propiedades, funcionarios locales electos y agencias, y otras partes interesadas para discutir inquietudes y obtener comentarios adicionales, todos los cuales están siendo considerados en la documentación de la DIA Final.

Este boletín informativo se refiere a cambios hechos al diseño esquemático del proyecto para incorporar comentarios públicos, así como nuestros esfuerzos para minimizar impactos y medidas propuestas para mitigar impactos adversos. Futuros boletines informativos tratarán áreas temáticas adicionales en donde TxDOT ha respondido a inquietudes comunitarias.

**Resumen de Participación Pública  
2011 – Presente**

5 rondas de reuniones y audiencias públicas, en todos los 3 segmentos del proyecto

---

2,158 asistentes,  
2,076 comentaristas

---

Más de 250 reuniones con miembros comunitarios, instituciones sociales, negocios, agencias, y funcionarios electos

## COMUNÍQUESE CON NOSOTROS

- @ [HOU-PI0webmail@txdot.gov](mailto:HOU-PI0webmail@txdot.gov)
- <http://www.ih45northandmore.com>
- 713-802-5076



# Cambios de Diseño: Ustedes Hablaron. Nosotros Escuchamos.

Basado en la opinión de interesados y la revisión de ingeniería el proyecto resultó en numerosos cambios de diseño, que serán detallados en la DIA Final. Relieves a color son mostrados en el mapa del área del proyecto.

## Segmento 1: Beltway 8 a I-610

1. Se añadirá un puente para re-conectar la Blue Bell Road sobre la I-45.
2. Se cambió la alineación de la I-45 para disminuir impactos a residencias.

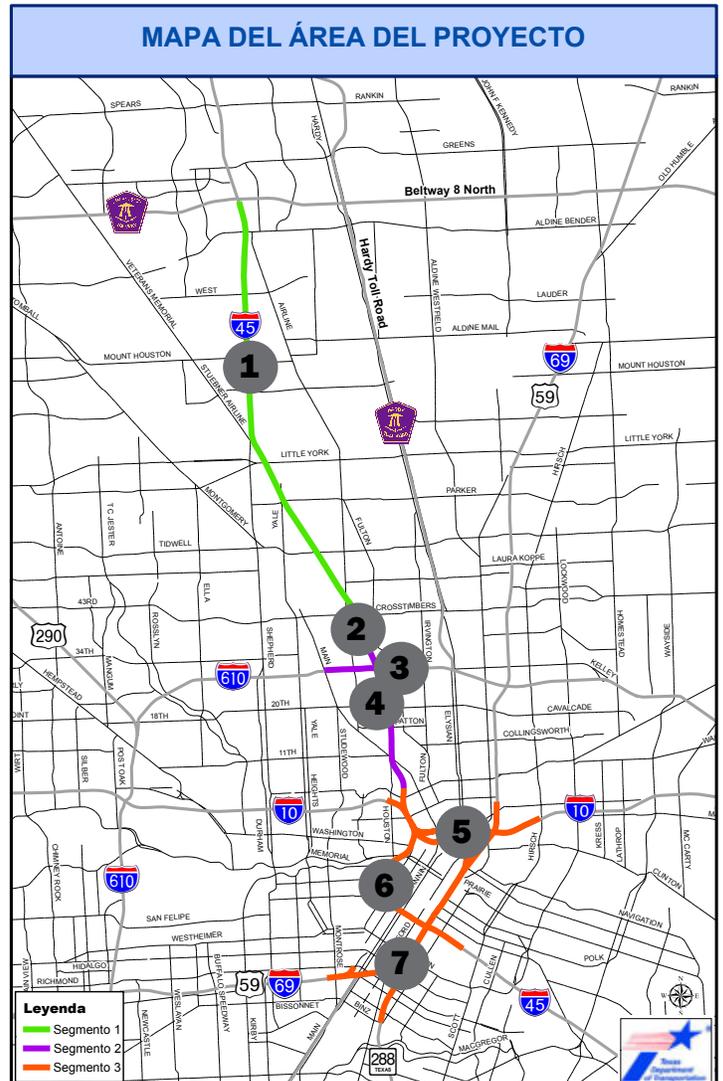
## Segmento 2: I-610 a I-10

3. Se añadirá un cruce elevado a desnivel sobre las vías del tren ligero METRORail para tráfico en dirección oeste de los carriles marginales desde el Irvington Boulevard.
4. Se añadirá una conexión al existente Little White Oak Bayou Trail entre Link Road y la Cavalcade Street.

## Segmento 3: Sistema de Lazo del Centro

5. Se añadirá vías de tren en forma de túnel en las calles Rothwell y Providence para eliminar la necesidad de la parada del tren entre la Jensen Drive y la San Jacinto Street.
6. Se rediseñaron los conectores dentro del Centro de la Ciudad para estar bajo nivel en la Andrews Street para permitir una conexión peatonal/ciclista entre Fourth Ward y el Centro de la Ciudad.
7. Se relocará el carril de acceso administrada de la SH 288 alejado de Chenevert Street.

La participación pública es continua, y se pudieran considerar futuros cambios en diseño adicionales.



Cambios recientes al diseño mejorarán la seguridad, reducirán la congestión, mejorarán la conectividad, y ofrecerán nuevas opciones a los peatones/ciclistas.



*Oportunidades de Recubrimiento de Carretera en Áreas del Centro de la Ciudad/Distrito de Museos*

## Mejoras Peatones/Ciclistas

A través de coordinaciones cercanas con agencias locales y partes interesadas, TxDOT ha proporcionado conexiones entre caminos existentes y futuros, ha mejorado puentes sobre la autopista que apoyan carriles de bicicleta y vía peatonal, y recubrimiento de carretera con potencial de inversión privada.

- Trabajando sesiones conjuntas concernientes al Plan Ciclista de la Ciudad Houston para integrarlo en el diseño esquemático de la NHHIP. El TxDOT y la Ciudad acordaron que todos los 44 cruces de calles en el Segmento 3 tendrían una vía peatonal. Con un ancho de 12 a 17 pies, esto incluirá una acera ancha, carriles de bicicleta, y una zona de amortiguamiento.
- Para elevar la autopista fuera de la planicie de inundaciones de 100 años, la elevación de la autopista I-45 propuestas sobre Little White Oak Bayou será más altas que la estructura existente. Esto permite una futura conexión con un puente para unir por un puente Woodland and Moody Parks.
- Recubrimientos de carretera en tres áreas proveen oportunidades para crear áreas recreacionales construidas sobre las carreteras — Heights/Near Northside entre la North Main Street y la Patton Street, El Centro de la Ciudad/ Distrito de Museos, y El Centro de Convención George R. Brown/área de Centro Oriental (EaDo).
- TxDOT actualmente se encuentra consultando con el Instituto de Transporte de Texas A&M (Texas A&M Transportation Institute — TTI) acerca de cuál sería la mejor propuesta para reemplazar los carriles de uso compartido de 15 pies propuestos en el Segmento 1 de carriles marginales con instalación de un carril más seguro para bicicletas.

## Asistencia de Reubicación

Para construir la NHHIP, TxDOT adquiriría aproximadamente 450 acres de nuevo derecho de vía, incluyendo propiedades comerciales, residenciales, y de otros tipos. TxDOT ya está trabajando en la adquisición de algunas de estas propiedades y en los próximos meses pondrá a cabo un programa de asistencia de reubicación específica del proyecto para ayudar a los dueños de propiedades, así como inquilinos con asistencia, financiamiento, y asesoramiento.

Es importante entender que los residentes no serán desplazados de hogares hasta que un reemplazo de vivienda adecuada haya sido identificada. Residentes en vivienda subsidiadas o no subsidiadas recibirán asistencia para encontrar hogares comparables. Una vivienda comparable es una decente, segura, saludable, y funcionalmente equivalente al hogar actual, y con acceso a empleos e instalaciones públicas y comerciales. Detalles serán proporcionados en el próximo boletín informativo. Usted también puede descargar (download) el folleto de Asistencia de Reubicación TxDOT en [www.ih45northandmore.com](http://www.ih45northandmore.com) bajo Enlaces Rápidos (Quick Links).

## Ruido

TxDOT ha tomado múltiples pasos para minimizar impactos a áreas sensibles al ruido adyacentes al proyecto. Un análisis de ruido llevado a cabo para el proyecto propuesto resultó en una recomendación de construir barreras de atenuación de ruido de longitudes variadas en 75 lugares adyacentes a residencias unitarias y multi-familiares, parques, iglesias, escuelas, y áreas recreacionales.

La construcción real de barreras de atenuación de ruido dependerá de la aprobación del propietario de terreno adyacente y condiciones específicas del lugar. En otras áreas, TxDOT está proponiendo construir paredes visualmente estéticas como pantalla visual para atenuar la carretera a las propiedades adyacentes y proveer alguna reducción de ruido. Se celebrarán reuniones con dueños de propiedad adyacentes para determinar si desean que se construyan las barreras o paredes, y solicitar su opinión concerniente al color y textura deseados del lado de los dueños de propiedad.

El pavimento en los carriles principales y las calles de acceso asociados con el proyecto serían acabados con surcos verticales que ayudan absorber el ruido de las llantas de carro. Durante la construcción, residencias calificadas pueden ser elegibles para la construcción de opciones de mitigación de ruido, como unidades de aire acondicionado de ventana, sellador protectos, instalación de ventana o puerta contra tormenta, y asistencia para el pago de cuentas de servicios públicos.

## Inundaciones

Lluvias fuertes en los últimos años han resultado en daños masivos y pérdida de vidas en Houston como consecuencia a las inundaciones. Utilizando datos registrados de lluvia e inundación de tres de los eventos de inundaciones principales — Memorial Day (2015), Tax Day (2016), y el Huracán Harvey (2017) — el estudio de drenaje de la NHHIP desarrolló un modelo de inundaciones para acompañar el diseño de elevaciones de las carreteras y puentes a lo largo del sistema de drenaje de agua de escorrentía. El estudio encontró que la planicie de inundación base son muchos más elevadas que las tasas de seguros de inundaciones de FEMA actuales (Flood Insurance Rate Maps).

TxDOT está comprometido en diseñar estructuras de drenaje que sean satisfactorias o exceden volúmenes de agua asociados con los recientes acontecimientos de inundación de Houston. Se incluirán bombas de reserva en el sistema en caso de una falla de la bomba primaria. Barreras o paredes serán construidas alrededor de secciones de carretera por debajo del nivel para prevenir que aguas provenientes de inundaciones alcancen la carretera. Coordinaciones con el Distrito de Control de Inundación del Condado de Harris (Harris County Flood Control District) y la Ciudad de Houston se están llevando a cabo para neutralizar cualquier aumento en elevación de planicie de inundación. Los cruces sobre Little White Oak Bayou serían más anchos para acomodar el flujo de agua, al igual que a peatones y ciclistas.

## Calidad de Aire

TxDOT llevó a cabo dos estudios de calidad de aire. Se corrieron modelos para medir la calidad de aire en cinco localizaciones para establecer una línea de base para llevar a cabo un análisis de calidad de aire de tráfico para monóxido de carbono (carbon monoxide — CO). Los modelos que proyectar las futuras concentraciones de CO hasta el año 2040 indicaron que no se esperan que las concentraciones excedan los estándares nacionales en ningún momento a lo largo de cualquier segmento del proyecto. Un análisis de tóxicos aéreos de fuente móvil de nueve compuestos identificados por la EPA que pudieran ser riesgo de cáncer indicaron que se puede esperar una disminución de estos compuestos para el año 2040, comparado con 2018.

La calidad de aire pudiera mejorar con la construcción del proyecto propuesto en parte debido a la disminución de la congestión. La NHHIP ayudaría a reducir la congestión en 12 segmentos de una de “Las 100 Carreteras Más Congestionadas de Texas” según reportes del TTI. Estos 12 segmentos anualmente son responsables de 39 millones persona por hora en demoras, \$788 millones en costos por la congestión, y 11.9 millones de galones de combustible usados en exceso. El combustible desperdiciado produce un estimado 120,209 toneladas de dióxido de carbono en exceso.

La NHHIP proveería opciones para reducir la utilización de vehículo de un solo ocupante — cuatro carriles expresos administrados (Managed Express Lanes) utilizados por vehículos de tránsito, autobuses, flota de automóviles, y futuros vehículos autónomos, así como instalaciones mejoradas peatones y de ciclistas. Esta es otra manera en que el proyecto contribuye a reducir la congestión y mejorar la calidad de aire.

